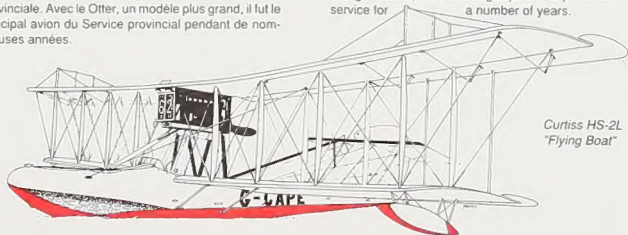


Les pionniers de l'aviation

Depuis plus de 60 ans, les "Yellowbirds" de l'Ontario patrouillent le ciel. Formé en 1924 à Sault Ste. Marie, l'Ontario Provincial Air Service (OPAS) se livrait à l'origine à des activités d'inventaire forestier et à des missions de détection de feux de forêt. Les équipages éprouvaient leur sens de l'aventure dans 16 Flying Boats HS-2L, sous des vents glaciaux qui secouaient le cockpit ouvert, enregistrant plus de 2 600 heures de vol la première année. Vers 1930, l'OPAS accumulait 14 000 heures de vol par année, et effectuait de nombreuses autres activités: recensement de la faune aquatique et terrestre, reconnaissance aérienne, cartographie, photographie et missions de sauvetage.

Afin de s'adapter aux progrès technologiques ainsi qu'aux exigences en matière de gestion des ressources, le Service a adopté divers types d'avions au fil des ans. En 1935, le Service a même construit quatre biplans Buhl au hangar de Sault Ste-Marie.

Comme les avions, le rôle du Service a changé avec les années. Dans le but de concevoir un avion de brousse idéal, de Havilland a consulté des pilotes de brousse et des mécaniciens qui pilotaient et entretenaient les avions dans le nord. Après avoir été adapté aux exigences strictes du Service, le DHC-2 Beaver fut finalement au point en 1947. En raison de sa polyvalence et de son rendement exceptionnel, le Beaver a remplacé tous les autres types d'avion de la flotte provinciale. Avec le Otter, un modèle plus grand, il fut le principal avion du Service provincial pendant de nombreuses années.



Curtiss HS-2L
"Flying Boat"

Air Pioneers

For more than 60 years, Ontario's "Yellowbirds" have been patrolling the skies. Organized in 1924 at Sault Ste. Marie, the Ontario Provincial Air Service (OPAS), supported early forest inventory, and forest fire detection missions. Adventurous air crews flew 16 HS-2L Flying Boats, enduring icy winds which buffeted the open cockpit, and logging more than 2,600 hours that first year. By 1930, the OPAS was flying 14,000 hours annually, and in many new roles - fish and wildlife census, aerial surveys, mapping, photography and mercy flights.

In an ongoing effort to keep pace with advancing technology, and to meet changing resource management requirements, the air service adopted a number of different types of aircraft over the years. In 1935, the air service went so far as to build four Buhl biplanes at the Sault Ste. Marie hangar.

While aircraft changed over the years, air service requirements were changing as well. In an effort to design the ideal bush plane, de Havilland first consulted the bush pilots and air engineers who flew and maintained aircraft in the north. The air service added its own rigid requirements, and the result, in 1947, was the DHC-2 Beaver. Because of its versatility and outstanding performance, the Beaver replaced all the other types of aircraft in the provincial fleet. The Beaver and the Otter, a larger model, were the flagships of the provincial air service for a number of years.

3 1761 11547790 3



CA20N
NR
-2054



Ministry of
Natural
Resources



Ministère des
Richesses
naturelles

MNR 3121
(10-08-90-5M) Reprint
ISBN 0-7729-4048-7

The Current Fleet

The Ontario Ministry of Natural Resources aviation and fire management program currently operates a modern fleet of fixed-wing and rotary aircraft. Although the focus is on forest fire management, the air fleet flies in support of a number of provincial resource management programs.

Conversion to turbine-powered aircraft began in the mid-60s with the purchase of the de Havilland Turbo Beaver and Twin Otter types. This new fleet adopted the integral float water-bombing system for safer and more efficient aerial fire suppression.

In 1983, the Aviation and Fire Management Centre added two Canadair CL-215 heavy water bombers.



DHC-2 Mk. III Turbo Beaver
Speed - 225 km/h, Passengers - 8

DHC-2 Mk. III Turbo Beaver
Vitesse - 225 km/h, 8 passagers



DHC-6 Twin Otter, Water Bombing Load - 1,800 L
Speed - 260 km/h, Passengers - 13

DHC-6 Twin Otter, capacité des citernes - 1 800 L
Vitesse - 260 km/h, 13 passagers

ers to its fleet of more than 30 aircraft. These flying fire trucks, the only aircraft in the world designed for this purpose, can pick up six tonnes of water in 10 seconds and cruise to a fire zone at 241 km/h. The amphibious CL-215 can also land at airports for servicing and maintenance.

By 1988, Ontario was operating nine CL-215's, five owned and operated by the province and an additional four maintained and operated on lease from the federal government.

Beginning in 1985, Ontario added helicopters to its air fleet. The four Bell L1 Long Ranger light helicopters and the one MBB BK 117 medium helicopter have added new dimensions and approaches to fire suppression and support of other resource management programs. The rotary aircraft complement the fixed-winged machines and are excellent replacements for some of the aging Otters and Turbo Beavers.

Fire suppression is only one of the many roles the air fleet performs. When not on

fire operations or alert, non-scheduled flying service is provided for resource management programs throughout the province, within the Ministry of Natural Resources, and for other ministries, boards and agencies of the Ontario Government.



Canadair CL-215, Water Bombing Load - 5,455 L
Speed - 241 km/h, 270 km/h empty, Passengers 15

Canadair CL-215, capacité des citernes - 5 455 L
Vitesse - 241 km/h, 270 km/h à vide, 15 passagers

La flotte actuelle

Dans le cadre de son programme d'aviation et de lutte contre les incendies, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario exploite actuellement une flotte moderne d'avions à voilure fixe et à ailes orientables. Bien que son rôle principal soit la lutte contre les incendies, la flotte est également utilisée dans le cadre de certains programmes provinciaux de gestion des ressources.

Les avions à turbines furent progressivement adoptés à partir du milieu des années 60 avec l'achat du Turbo Beaver et du Twin Otter de de Havilland. Les avions de la nouvelle flotte étaient munis de citernes intégrées pour une extinction plus sûre et plus efficace des incendies.

En 1983, le Centre d'aviation et de lutte contre les incendies fit l'acquisition de deux avions-citernes CL-215 de Canadair qui s'ajoutèrent à sa flotte de plus de 30 avions. Cet avion-citerne, le seul avion au monde conçu spécialement pour l'extinction des feux de forêt, peut se remplir de six tonnes d'eau en 10 secondes

et se diriger vers une zone d'incendie à 241 km/h. Avion amphibie, le CL-215 peut également atterrir dans les aéroports pour le ravitaillement et l'entretien.

En 1988, l'Ontario exploitait neuf CL-215, dont cinq étaient la propriété de la province et quatre loués du gouvernement fédéral.

À partir de 1985, l'Ontario ajouta des hélicoptères à sa flotte aérienne. Les quatre hélicoptères légers Bell L1 Long Ranger ainsi que l'hélicoptère moyen MBB

BK 117 ont permis d'envisager de nouvelles possibilités relativement à la lutte contre les incendies et à d'autres programmes de gestion des ressources. Les avions à ailes orientables constituent un complément aux avions à voilure fixe et remplacent très bien certains vieux Otters et Turbo Beavers.



Speed - 240 km/h, Passengers - 7 to 10

MBB BK 117
Vitesse - 240 km/h, 7 à 10 passagers

L'extinction des feux de forêt n'est que l'un des nombreux rôles de la flotte aérienne. Lorsqu'elle n'est pas engagée dans des activités d'extinction et qu'elle n'est pas en alerte, elle fournit sur demande des services dans le cadre de programmes de gestion de ressources dans toute la province, pour le ministère des Richesses naturelles et pour d'autres ministères, conseils et organismes du gouvernement de l'Ontario.